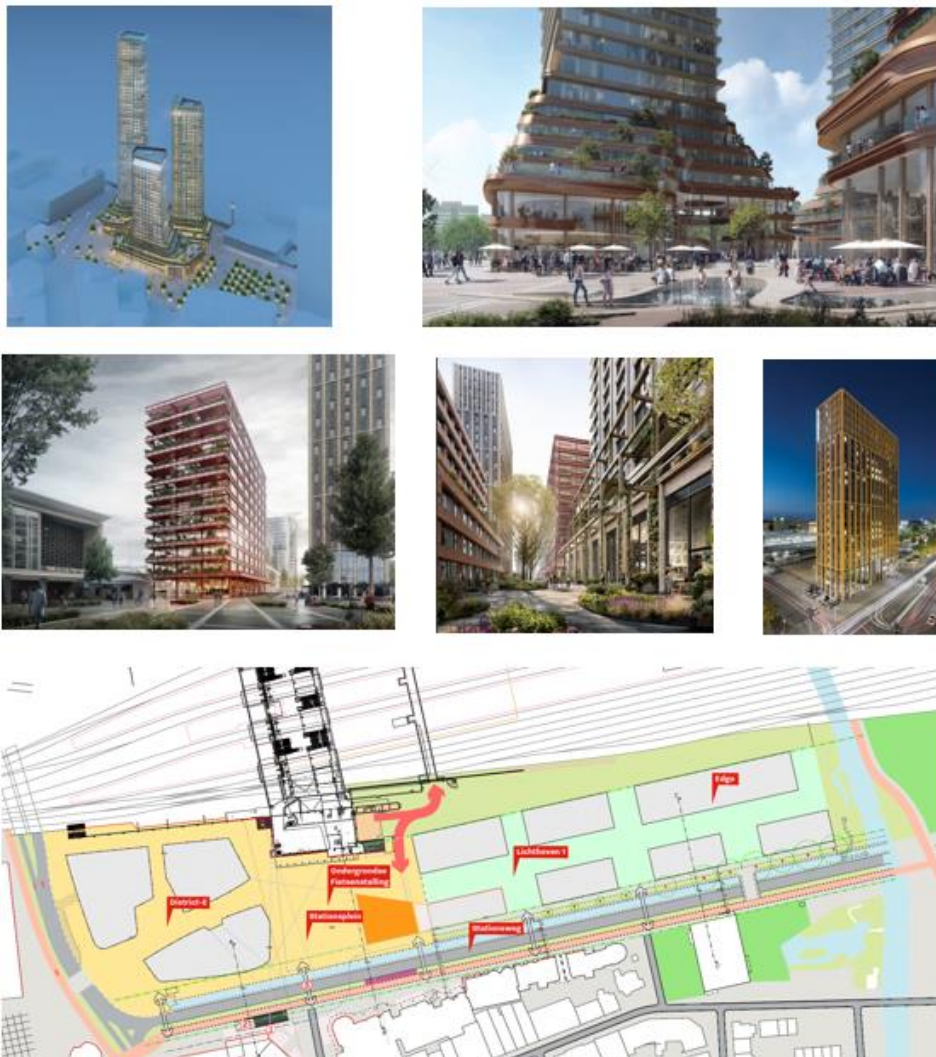




RE.VMD

Inhoudsopgave

samenvatting

1 Inleiding

2 Visies, beleid, plannen

3 Ruimtelijke ontwikkelingen en effecten stationsgebied zuid

4 Wijziging verkeersproductie stationsgebied zuid

5 Effecten van de ontwikkelingen op de bestaande verkeerssituatie

6 Inrichting Openbare Ruimte en Fietsenstalling station zuid

7 Bouwperioden en fasering

8 Ontwikkelperspectief Centrum 2040

9 MIRT onderzoek Brainportregio

Bijlagen

Samenvatting

Tijdens de meningsvormende raadscommissie van 9 maart 2021 is het bestemmingsplan voor District E niet behandeld. De raad heeft tijdens deze vergadering eerst meer inzicht gevraagd in de samenhangende effecten van de verschillende ontwikkelingen in het stationsgebied zuid op het vlak van mobiliteit en parkeren. Daarnaast is inzicht gevraagd hoe een en ander zich verhoudt tot de strategie en visie in bredere zin voor mobiliteit. Deze notitie geeft het toegezegde antwoord op die vragen.

Conclusies:

- De zorg is vooral gericht op de groei van het motorvoertuigenverkeer die samenhangt met de nieuwe ontwikkelingen en het aantal parkeerplaatsen in dit gebied.
- In de huidige situatie zijn er ca 331 parkeerplaatsen (pp) aanwezig in het gebied, waarvan 104 voor vergunninghouders (lang parkeren) en de overige 227 pp zijn openbaar, betaald parkeren.
- In de toekomstige situatie vervallen nagenoeg alle huidige parkeerplaatsen op maaiveld en komt daar parkeergarages in de diverse projecten voor in de plaats. In totaal ca 555 pp. Netto een toename van ca 224 pp.
- De groei van het verkeer op basis van dit parkeersaldo wordt geraamd op ca 2.260 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm).
- Opgeteld bij de huidige verkeersdruk betekent dit voor bijvoorbeeld de Stationsweg een toename tot maximaal ca 9.300 mvt/etm. Dit is altijd nog ruim lager dan de verkeersbelasting in het verleden.
- In 2005 bedroeg de verkeersdruk op de Stationsweg ca 12.600 mvt/etm, in 2010 ca 9.400 en in 2019 ca 7.600 mvt/etm.
- De afgelopen jaren is er sprake van een duidelijk dalende trend in de belasting door motorvoertuigen in het centrum. Er wordt meer gebruik gemaakt van de fiets en het openbaar vervoer en men kiest andere routes. De Ring werkt als alternatief, de verkeersdruk neemt daar wel toe.
- Het beleid (o.a. Eindhoven op weg, menukaart Autoluw Centrum, Ontwikkelperspectief Centrum, MIRT Brainportregio) en daaruit voortvloeiende plannen en maatregelen zijn erop gericht deze dalende trend en mobiliteitstransitie door te laten zetten en verder te versterken. Als resultaat daarvan ontstaat er voldoende ruimte om de groei van motorvoertuigenverkeer vanwege de ruimtelijke ontwikkelingen op een acceptabele manier op te vangen.
- Dit is reëel omdat in het centrum – en ook in het stationsgebied zuid - immers nog steeds sprake is van doorgaand autoverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in het centrum. En bovendien is een structureel aandeel van de autoritten korter dan 5 km. Daarvan kan een omvangrijk deel ook per fiets worden gemaakt.
- Daarnaast geeft de aangescherpte Nota Parkeernormering 2019 nu instrumenten om die groei in autoverkeer van ruimtelijke ontwikkelingen zo beperkt mogelijk te houden.
- Hierop gebaseerd zijn de uiteindelijk in 2030 / 2040 te verwachten verkeersintensiteit in het gebied van een ordegrootte gelijk aan het huidige niveau (2019) of lager.
- De ontwikkeling van een Nieuwe Fuutlaan voor een goede en directe bereikbaarheid van het gebied is daarbij een uitgangspunt. De verkenning hiervoor wordt in samenspraak met stakeholders en omgeving opgestart.
- Een integraal pakket van maatregelen gericht op gedrag, actieve en duurzame mobiliteit, infrastructuur en beleid/regelgeving/organisatie is opgesteld om de gewenste mobiliteitsontwikkeling in goed banen te leiden. Voor de kortere termijn (2021-2025) is dit in voorbereiding en uitvoering en in de tijd gepland.
- Tijdens de bouwfase zullen in hoog tempo (2021, 2022) de bestaande parkeerplaatsen verdwijnen en daarmee ook het daaraan verbonden autoverkeer. Pas vanaf medio 2024 zijn er meer parkeerplaatsen teruggebracht dan in de huidige situatie aanwezig. Bovendien zijn dit geen openbare parkeerplaatsen.
- Tijdelijke maatregelen tijdens de bouwfase zorgen dat de Fuutlaan niet met bouwverkeer zal worden belast en de bouwlogistiek zo efficiënt mogelijk wordt afgewikkeld gericht op minimale hinder. De Stationsweg zal daarvoor gefaseerd, oplopend met de bouwontwikkelingen, worden aangepast.

1 Inleiding

Aanleiding

Tijdens de meningsvormende raadscommissie van 9 maart 2021 is aan de raad o.a. toegezegd inzicht te geven in de samenhangende effecten van de verschillende ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en parkeren in stationsgebied zuid. Daarnaast is inzicht gevraagd in de overkoepelende visie op het thema mobiliteit. In deze notitie wordt invulling gegeven aan die toezegging.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 is allereerst een overzicht opgenomen van relevant beleid op het snijvlak van verstedelijking, stedelijke verdichting en mobiliteit. De hoofdstukken 3 t/m 5 gaan concreet in op de ruimtelijke ontwikkelingen in stationsgebied zuid en de effecten daarvan.

Hoofdstuk 6 geeft een overzicht van de visie op de openbare ruimte in het gebied in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen. Hoofdstuk 7 geeft specifiek voor het stationsgebied nog aan hoe omgegaan wordt met de bouwlogistiek en de ontwikkelingen tijdens de bouwperiode.

In de hoofdstukken 8 en 9 is specifiek voor de meest relevante beleidsonderdelen nog een nader uiteenzetting opgenomen. In de bijlage vindt u relevante achtergrondinformatie.

2 Visies, beleid en plannen

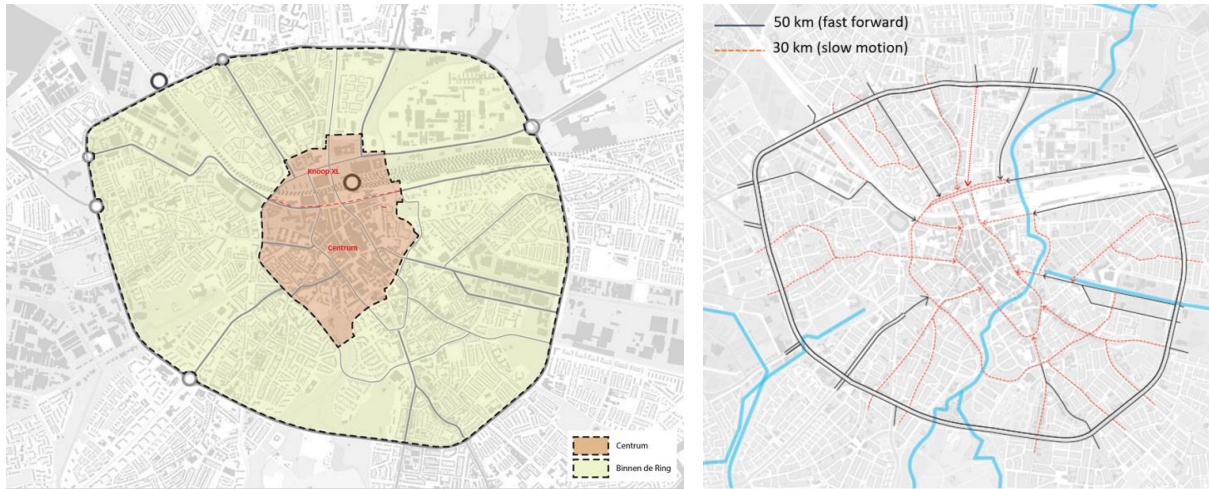
Allereerst vindt u hier een overzicht van relevante visies, beleid en uitwerkingen op de thema's verstedelijking en mobiliteit, die als kader gelden voor de verdere ontwikkeling van Eindhoven als een gezonde, leefbare en aantrekkelijke stad en als hart van de Brainportregio.

Verstedelijking en bereikbaarheid

- In regionaal verband is in samenwerking met Rijk en regio in 2020 het integraal [MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio](#) afgerond. Rijk en regio stellen hierin dat bouwen in de stad – stedelijke verdichting - een toekomst vaste oplossing is, die het beste past bij de totaalopgave voor woningbouw en werkgelegenheidsontwikkeling. Als resultaat is een ontwikkelrichting uitgewerkt voor een bij deze opgave passend, veilig, slim, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Lees meer hierover in hoofdstuk 10 MIRT onderzoek Brainportregio.
- Op het hoogste gemeentelijke planniveau is door de raad in juni 2020 de [Omgevingsvisie](#) als uitgangskader vastgesteld. In de Omgevingsvisie zijn zes stedelijke opgaven voor de toekomst benoemd; waaronder opgave 2. 'Werken aan een aantrekkelijk en hoog stedelijk centrum' en 6. 'Werken aan een goede stedelijke bereikbaarheid'.
- September 2020 is door de raad het [Ontwikkelperspectief Centrum](#) 2040 (OPC2040) behandeld. Dit OPC2040 geeft weer in welke mate ('laadvermogen') en onder welke randvoorwaarden stedelijke verdichting binnen de Ring kan plaatsvinden en toch de gestelde ambities kunnen worden bereikt. Conclusie is dat we daar 21.000 extra woningen kunnen bouwen onder de randvoorwaarde dat we structuur ingrepen doen voor klimaat/gezondheid, water en mobiliteit (autoluw, mobiliteitstransitie). Lees meer hierover in hoofdstuk 9 Ontwikkelperspectief Centrum 2040.
- Tot slot is in december 2020 door de raad de [Verdichtingsvisie Binnenstad Eindhoven](#) vastgesteld, die spelregels geeft voor het bouwen in het centrum van de stad. Er zijn acht focusgebieden aangewezen en ruimtelijke spelregels opgenomen. De spelregels voor mobiliteit binnen deze Verdichtingsvisie zijn geënt op o.a. de nieuwe Nota Parkeernormen 2019 en inzichten uit andere uitwerkingstrajecten voor mobiliteit.
- Recent, maart 2021, is de [Ontwikkelvisie & Ontwikkeld kader Fellenoord](#) door de raad vastgesteld. Daarin is de ontwikkelrichting vastgelegd voor de herontwikkeling van het noordelijk stationsgebied. Hier wordt gericht gewerkt aan de belangrijkste bouwopgave in de stad met ca 6.500 woningen in combinatie met een autoluwe uitwerking.

Mobiliteit

- Ons mobiliteitsbeleid [Eindhoven op weg](#) is door de raad in 2013 vastgesteld. Het derde college op rij neemt de ambities en principes uit deze visie als uitgangspunt. Wel is gesteld dat actualisatie ervan op zijn plaats is op basis van de actuele ontwikkelingen. Het MIRT-onderzoek en het OPC2040 geven hier de input voor. Parallel hieraan wordt gewerkt aan verschillende uitwerkingen.
- Maart 2016 is de [Agenda fiets 2016-2025](#) vastgesteld door de raad vastgesteld. Aan de hand hiervan wordt uitwerking gegeven aan de speerpunten (doorstroom)fietsroutes, fietsparkeren, innovatie, fietsstimulering en monitoring. Vooral de ontwikkeling van de regionale doorfietsroutes is hierbij actueel.
- Voor het openbaar vervoer is december 2016 door de provincie in samenspraak met de regio de nieuwe vervoersconcessie gestart, lopend tot 2026. Hierin is onder ander succesvol ingezet op de doorontwikkeling van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Ook is een start gemaakt met de ontwikkeling naar zero emission in 2025, met de inzet van 43 elektrische bussen.
- In september 2019 heeft het college de [Actualisatie Nota Parkeernormen 2019](#) vastgesteld. Hierin zijn strengere, maximale parkeernormen opgenomen en de verplichting tot een mobiliteitsplan. Bij nieuwe ontwikkelingen gelden deze regels als uitgangspunt om het plan te toetsen, gericht op een autoluwere ontwikkeling en meer duurzame mobiliteit (meer lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit).
- Om juist die deelmobiliteit te stimuleren heeft het college in april 2019 al de [Agenda Deelmobiliteit](#) vastgesteld. Daarin is opgenomen hoe de gemeente deelmobiliteit wil stimuleren en welke wijze van samenwerking wij met aanbieders zien.
- Aansluitend zijn in december [Beleidsregels Vergunningen en Ontheffingen deelfietsen en deel-LEVS 2020-2022](#) vastgesteld. Daarin ligt vast hoe wij de komende periode (2020-2022) willen omgaan met deelmobiliteit anders dan deelauto's in de stad. Voor deelauto's waren er al afspraken ((stadsbrede) vergunningen, aanwijfsbesluit, afspraken in Brabantstad verband).
- Om de milieukwaliteit de komende jaren verder te verbeteren heeft de raad in juni 2020 besloten tot een stapsgewijze [Nul-emissie-zone binnen de Ring](#). In groeistappen wordt het motorvoertuigenverkeer in het gebied binnen de Ring geheel emissievrij.
- December 2019 is de [menukaart Autoluw Centrum](#) door het college vastgesteld. Dit geeft voor de kortere termijn aan waarop wordt ingezet om het centrum aantrekkelijke en autoluwer te maken. Deze menukaart geeft samenhangend overzicht van lopende en voorgenomen projecten gericht op een autoluwe ontwikkeling voor het centrum. Het richt zich op een breed spectrum met o.a. acties voor gedragsbeïnvloeding, actieve en duurzame mobiliteit, infrastructuur en beleid/regels/organisatie.
- Op korte termijn worden bovendien een Fietsparkeerstrategie en een Autoparkeerstrategie gepresenteerd. De Fietsparkeerstrategie gaat in op de wijze waarop we de sterk groeiende behoefte aan fietsparkeervoorzieningen in en rond het centrum (vooral in gebouwde vorm) willen opvangen. De Autoparkeerstrategie gaat in op de noodzaak van efficiënt en gebiedsgericht gebruiken van bestaande en eventueel nieuwe parkeervoorzieningen, de strategie voor de parkeerregulering en het omgaan met parkeren op afstand en overstappunten (P+R, hubs).



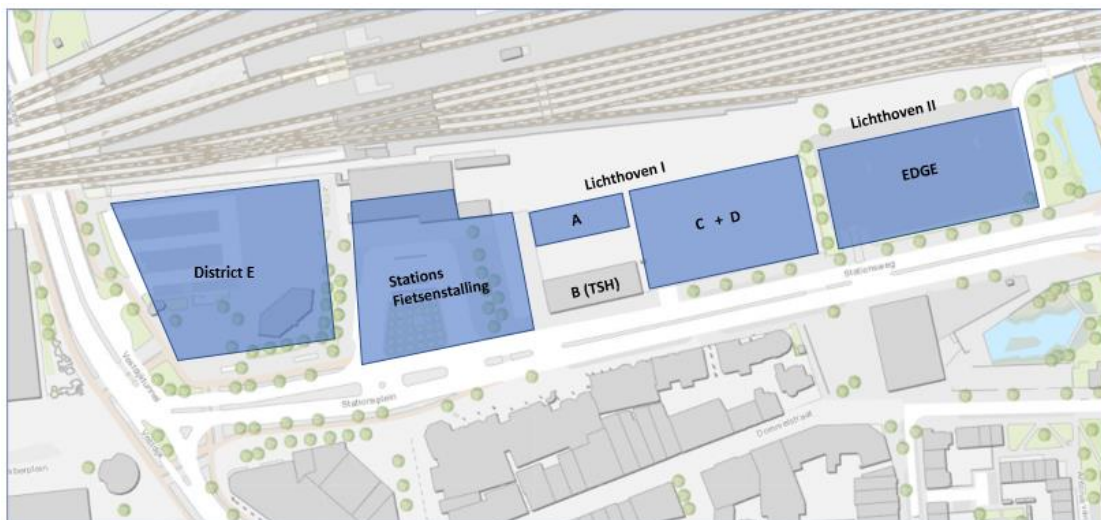
Voorzien structuurbeeld 30 km – 50 km volgens Eindhoven op weg (2013) en menukaart Autoluw Centrum (2019)

Conclusie

Het beleid richt zich op een samenhangende aanpak waarin méér bouwen in de stad gepaard gaat ánders verplaatsen (mobiliteitstransitie). De auto krijgt een minder dominante plek, zowel rijdend als stilstaand. We richten ons op een autoluwe, duurzame, groene en gezonde ontwikkeling in het hart van de stad met meer lopen, fietsen, gebruik van het openbaar vervoer en nieuwe mobiliteitsdiensten. Bij nieuwe ontwikkelingen passen we strikte regels toe om deze transitie te ondersteunen en in goede banen te leiden. De bereikbaarheid voor de auto wordt geconcentreerd op de Randweg, de Ring en een aantal hoofdradialen. De aanpak in de stad is ingebed en afgestemd op de regionale aanpak.

3 Ruimtelijke ontwikkelingen en effecten stationsgebied zuid

In het stationsgebied zuid vinden de komende jaren diverse ontwikkelingen plaats. Te groeperen naar District E (ontwikkeling van de VVV-locatie), Lichthoven (herontwikkeling van de zone aan de Stationsweg) en de fietsenstalling zuid voor Eindhoven CS. Een van de onderdelen is reeds gebouwd en in gebruik genomen, namelijk The Student Hotel (THS).

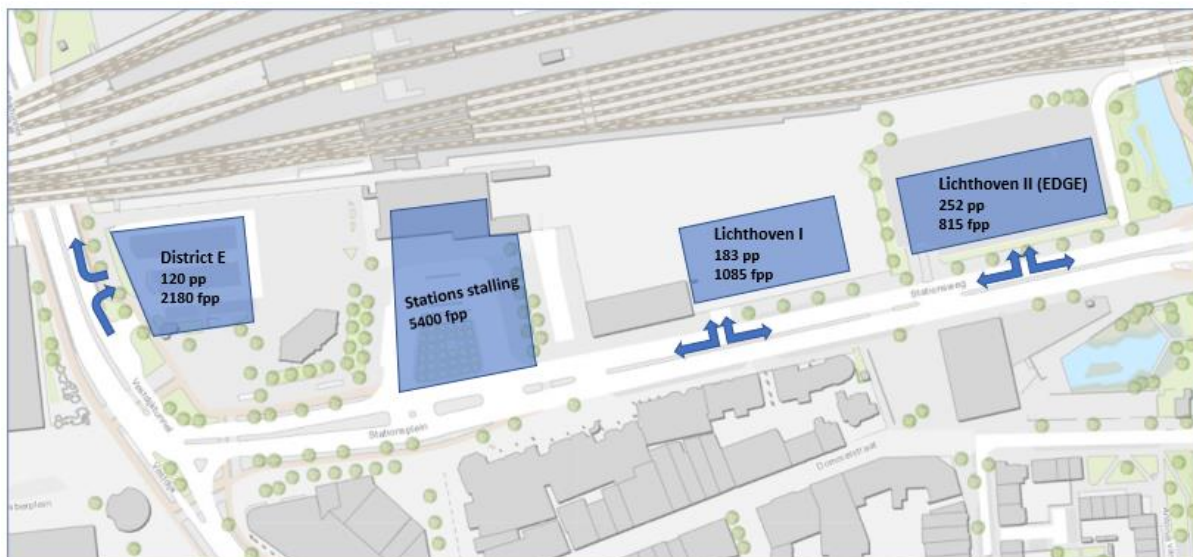


Een globaal programma overzicht is in de volgende tabel opgenomen. Dit is gebaseerd op informatie uit de voor de plannen uitgevoerde verkeer- en parkeerstudies.

Ruimtelijke ontwikkelingen Stationsgebied Zuid

	woningen	kantoren	commercie / horeca	
District E	587	6.227 m2 bvo	8.198 m2 bvo	
Lichthoven I				
Gebouw A		13.633 m2 bvo	467 m2 bvo	
Gebouw B				The Student Hotel
Gebouw C + D	242	410 m2 bvo	500 m2 bvo	
Lichthoven II (EDGE)	175	26.577 m2 bvo		
<i>totaal</i>	<i>1.004</i>	<i>46.847 m2 bvo</i>	<i>9.156 m2 bvo</i>	

Voor alle nieuwe bouwontwikkelingen geldt dat Eindhoven streeft naar een duurzame ontwikkeling die bijdraagt aan een gezonde en aantrekkelijke stad. Vanuit mobiliteit gelden daarom voor alle actuele ontwikkelingen de uitgangspunten volgens de gemeentelijke [Nota Parkeernormen 2019](#) voor auto- en fietsparkeren. Inzet op een zo duurzaam mogelijke mobiliteit, met prioriteit voor lopen, fietsen, gebruik van het openbaar vervoer en de inzet van nieuwe concepten als deelauto's. Daarbij geldt voorts dat voor ontwikkelingen binnen 800 m van het station een reductie op de maximale parkeervraag van 50% wordt toegepast. Bij sommige projecten in het gebied is maximaal ingezet op duurzame mobiliteit door een uitvraag via een ontwerpcompetitie (bv District E, VDMA). Bij andere gelden nog afspraken uit het verleden op basis van een gemaakte anterieure overeenkomst of een verleende omgevingsvergunning (Lichthoven). De beschikbare planinformatie van de diverse projecten levert het volgende overzicht op voor het parkeren en de te verwachten verkeerseffecten.



Toekomstige parkeerlocaties en capaciteit

In de volgende tabel is de planinformatie samengevat. Daarbij wordt opgemerkt dat voor District E er een wijzigingsbevoegdheid op het bestemmingsplan is die een wijziging in het programma mogelijk maakt tot maximaal 800 woningen. In dat geval blijft het geraamde parkeeraantal (120 pp) van kracht, maar zal wel aanpassing plaatsvinden op de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen.

Totaaloverzicht parkeerplaatsen en verkeersgeneratie ontwikkelingen

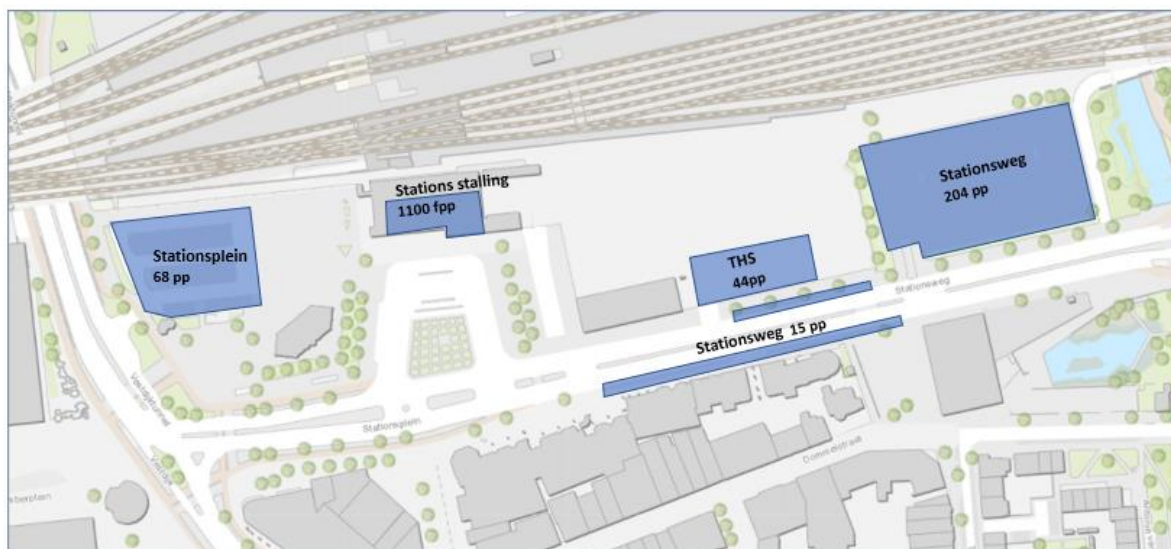
		Aantal pp*	Verkeersgeneratie	Expeditie	Aantal fpp**	opmerkingen
District E		120	960	56	2.180	109 pp elders
Lichthoven I	A	80	320	3	333	
	B	25	100	3		
	C + D	78	1010	10	782	
Lichthoven II		252	815	10	815	
<i>Totaal</i>		555	3.205	82	3.265	

*: parkeerplaatsen **: fietsparkeerplaatsen

4 Wijziging verkeersproductie stationsgebied zuid

Huidige parkeeromvang

In het stationsgebied zuid zijn nu ca 331 parkeerplaatsen (pp) aanwezig. Op het Stationsplein (VVV-locatie) zijn 68 pp, langs de Stationsweg 15 pp, en op het parkeerterrein Stationsweg 204 pp, waarvan 60 gereserveerde plaatsen voor gemeentelijke vergunninghouders met plaats garantie. Daarnaast zijn er nog 44 gereserveerde plaatsen bij The Student Hotel (THS). Alle openbare plaatsen zijn betaald parkeren. De parkeerdruk is met name tijdens de kooppieken op deze openbare plaatsen hoog.



Bestaande parkeerlocaties en capaciteit

In de bestaande situatie kent het stationsgebied zuid 331 pp, waarvan 104 gereserveerde plaatsen (THS 44, Stationsweg 60). In lijn met de raming van de verkeersproductie voor de nieuwe ontwikkelingen is de verkeersproductie van de bestaande parkeerplaatsen geraamd. In zijn totaliteit wordt die geraamd op ca 1.030 mvt/etm.

Afname verkeersproductie ten gevolge van vervallen van parkeerplaatsen.

Soort	Aantal pp	Rit factor	Verkeersgeneratie (= aantal pp x rit factor)
Vergunningen, midden/goedkoop	52	1,5	78
Vergunningen, duur	52	3,0	156
Openbare parkeerplaatsen	227	3,5	795
<i>Totaal</i>	<i>331</i>		<i>1.029</i>

Conclusie ontwikkeling verkeer door planontwikkelingen stationsgebied zuid

De groei van het verkeer is het saldo van de verwachte verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkelingen (555 pp met 3.205 mvt/etm), met daarop in mindering gebracht de verkeersproductie van de huidige parkeerplaatsen (331 pp met 1.029 mvt/etm) is 2.176 mvt/etm. Daaraan kan toegevoegd worden de expeditie met vrachtverkeer, geraamd op 82 mvt/etm. In totaal gaat het om een netto toevoeging 2.258 mvt/etm als gevolg van de ontwikkelingen.

5 Effecten van de ontwikkelingen op de bestaande verkeerssituatie

Ontwikkeling van de verkeersdruk in stationsgebied zuid

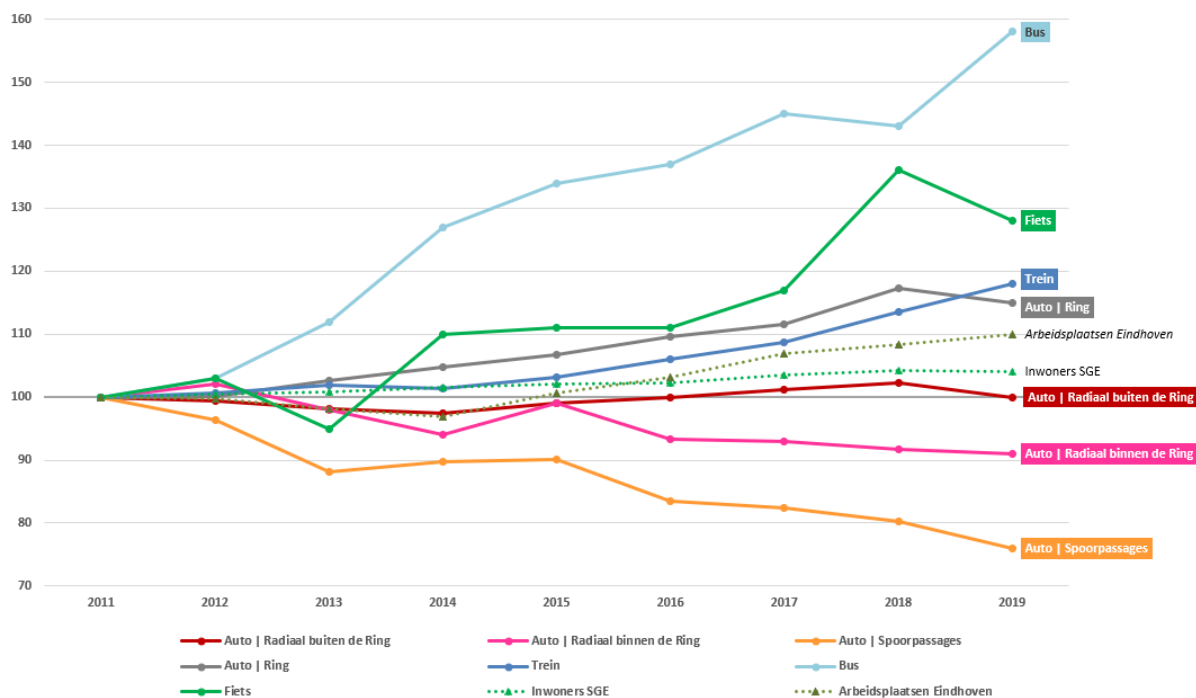
De volgende tabel laat zien dat de verkeersdruk in het gebied een structureel dalende trend kent.

Verkeersintensiteiten in mvt/etm (gemiddelde werkdag; afgerond)

	2005	index	2010	index	2019	index
Stationsweg	12.600	100	9.400	75	7.600	60
Vestdijktunnel	24.200	100	26.000	107	14.650	61
Fuutlaan	-	-	-	-	2.800 (2017)	-

De ontwikkeling van de verkeersbelasting in en rond het centrum- en stationsgebied van Eindhoven is de laatste jaren (pre-corona) in zijn algemeenheid duidelijk aan verandering onderhevig. Die ontwikkeling is in de onderstaande grafiek weergegeven. Het autoverkeer groeit op de Ring, maar er is een dalende trend binnen de Ring, vooral op de in het centrum gelegen spoortunnels. Het openbaar

vervoer (bus én trein) en de fiets kennen een structureel groeiende trend. Gezien de stijgende tendens in ontwikkeling van inwoners en arbeidsplaatsen kan de trend verklaard worden door gecombineerde ontwikkelingen: groei in verplaatsingen wordt meer opgevangen door fietsen en ov, bestaande verplaatsingen worden meer gemaakt met fiets en ov, autoverkeer kiest vaker een route buiten om. Centrumstraten zijn heringericht, 30 km is ingevoerd, er wordt meer prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en OV in de vri-regelingen.



Trendoverzicht verkeersontwikkeling naar vervoerwijze (bron: gemeentelijke tellingen, NS, Hermes/Connexion)¹

Het effect van de voorgenomen ontwikkelingen op de huidige verkeerssituatie

Het totaaleffect van de voorgenomen ontwikkelingen manifesteert zich het meest op wegen in het stationsgebied zuid. Verder weg zal het zich meer verspreiden. In eerste instantie zal de oriëntatie meer op de westzijde (Vestdijktunnel) zijn gericht. Op termijn, bij het realiseren van een Nieuwe Fuutlaan zal daar het accent op liggen. Daarover later meer. Geprojecteerd op de huidige verkeersaantallen zal naar schatting ca 1.700 mvt/etm (driekwart) gericht zijn op de route via Vestdijk/Vestdijktunnel, een kwart (ca 560 mvt/etm) is oostelijk georiënteerd (Fuutlaan).

Projectie van de volledige ontwikkelingen op de huidige verkeersintensiteiten in mvt/etm (gemiddelde werkdag; afgerond)

	huidig	incl. ontwikkelingen	toename
Stationsweg - oost	7.600	8.160	+ 7 %
Stationsweg - west	7.600	9.300	+ 22 %
Vestdijktunnel	14.600	16.300	+ 12%
Fuutlaan	2.800	3.400	+ 20 %

¹ Opmerkingen:

Bus: 2018 busstaken; Auto: 2018-2019 werkzaamheden Vestdijk (effect spoorwegpassages);

Fiets: 2019 werkzaamheden Vestdijk-Hertogstraat; bij de fiets is het weer van invloed op de tellingen (slecht 2013, erg goed 2019), over het algemeen een gestaag stijgende trend

Projectie van al het nieuwe verkeer op de huidige situatie levert relevante toenames op en kan worden gezien als een worst case scenario. De verkeersdruk voor de Stationsweg is daarbij vergelijkbaar met zoals die op dit moment (pré-corona) is op Geldropseweg (ca 9.100 mvt/etm), Leenderweg (ca 9.300 mvt/etm) of Aalsterweg (ca 9.800 mvt/etm) die vanuit het centrum aansluiten op de Ring. Waarbij opgemerkt moet worden dat de Stationsweg over een aanmerkelijk breder ruimtelijk profiel beschikt (ca 30 m tov ruim 21/23 m Aalsterweg/Leenderweg). Stationsweg en Vestdijktunnel blijven echter nog ver onder het verkeersniveau uit het verleden. De Fuutlaan is relatief laag belast en is op dit moment ook geen route waarop doorgaand verkeer richting stationsgebied en/of centrum gewenst is. Het valt echter niet geheel uit te sluiten. Er is dus sprake van een, qua capaciteit, zeker behapbare groei.

Omgevingseffecten: luchtkwaliteit en geluid

De omgevingseffecten geluid en luchtkwaliteit vallen ruim binnen de wettelijke marges en grenswaarden. Wat luchtkwaliteit betreft zijn in de monitoringstool van het ministerie wegen opgenomen die daarvoor gezien de wettelijke normering relevant zijn. De Vestdijktunnel is daarin opgenomen, echter met ruim hogere intensiteiten dan hier het geval (ca 19.300 mvt/etm) en zonder overschrijding van normen. Qua wegverkeersgeluid is de toename vanwege de verzamelde ontwikkelingen ruim minder dan 1 dB. De bovenstaande intensiteitsramingen vallen binnen de waarden waarvan is uitgegaan bij de akoestisch onderzoeken voor de verschillende projecten (District E, Lichthoven II).

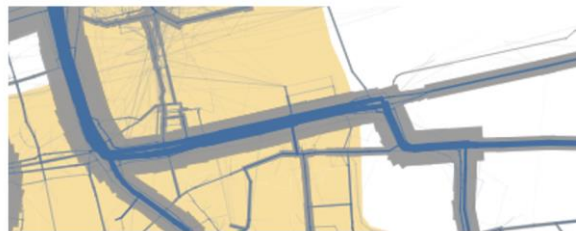
Perspectief voor de toekomst

In de bovenstaande paragraaf is het effect van de nieuwe ontwikkelingen plat geprojecteerd op de huidige verkeersbelasting. Zoals eerder omschreven is die echter aan verandering onderhevig en wordt bovendien niet alles nu ineens gerealiseerd. De autodruk door het centrum neemt af, het gebruik van duurzaam vervoer neemt toe. Uit recent onderzoek blijkt dat daarvoor in dit gebied nog structureel meer potentie zit. De onderstaande afbeeldingen verduidelijken dit.

Aandeel autoritten bestemming centrum verkeer (rood)



Aandeel autoritten korter dan 5 km (blauw)



Doorgaand autoverkeer en korte autoritten stationsgebied zuid (bron: Mijn040Routes, 2017)

Naast autoverkeer dat daadwerkelijk in het stationsgebied of centrum (rood, linker afbeelding) een bestemming heeft, is er nog sprake van structureel doorgaand. De inzet is dat dit verkeer andere routes zal gaan gebruiken, vooral via de Ring. Daarnaast is er sprake van een relevant aandeel autoritten korter dan 5 km. Door verdere verbetering van de fietsroutes in de stad zal een deel van die korte ritten in de toekomst gefietst worden. Inzet is om het bestaand aantal autoritten door en van/naar het centrum/stationsgebied met ca een derde te beperken tot 2040. Meer informatie daarover in de paragraaf [Ontwikkelperspectief Centrum 2040](#). Op basis van deze uitgangspunten, de huidige intensiteiten en de geraamde effecten van de planontwikkelingen treedt dan het volgende beeld op van de autoverkeersbelasting van de planwegen in het gebied in de tijd.

Toekomstverwachting huidige verkeersintensiteiten in mvt/etm (gemiddelde werkdag; afgerond)

	huidig	2025	2030	2040
Stationsweg - oost	7.600	7.400	7.800	7.000
Stationsweg - west	7.600	8.500	6.700	5.900
Vestdijktunnel	14.600	14.900	8.700	7.900
Fuutlaan	2.800	3.080		
Nieuwe Fuutlaan			6.300	6.300

Principe is dat het stapsgewijs verdwijnen van niet bestemmend autoverkeer en de groei van lopen, fietsen, ov-gebruik en deelmobiliteit de ruimte maakt om de autogroei als gevolg van planontwikkelingen goed te kunnen opvangen. De ontwikkeling van de cijfers laat zien dat die ruimte er ook is. Voorts is er bij de raming vanuit gegaan dat in 2030 een Nieuwe Fuutlaan is gerealiseerd en deze een belangrijke taak heeft in de bereikbaarheid van stationsgebied zuid en deels ook voor de oostzijde van het centrum. De Vestdijktunnel kan dan eenrichtingsverkeer worden voor autoverkeer in noordelijke richting, ten gunste van de oversteekbaarheid voor met name voetgangers. Nadere toelichting op de tabel is opgenomen in de bijlagen.

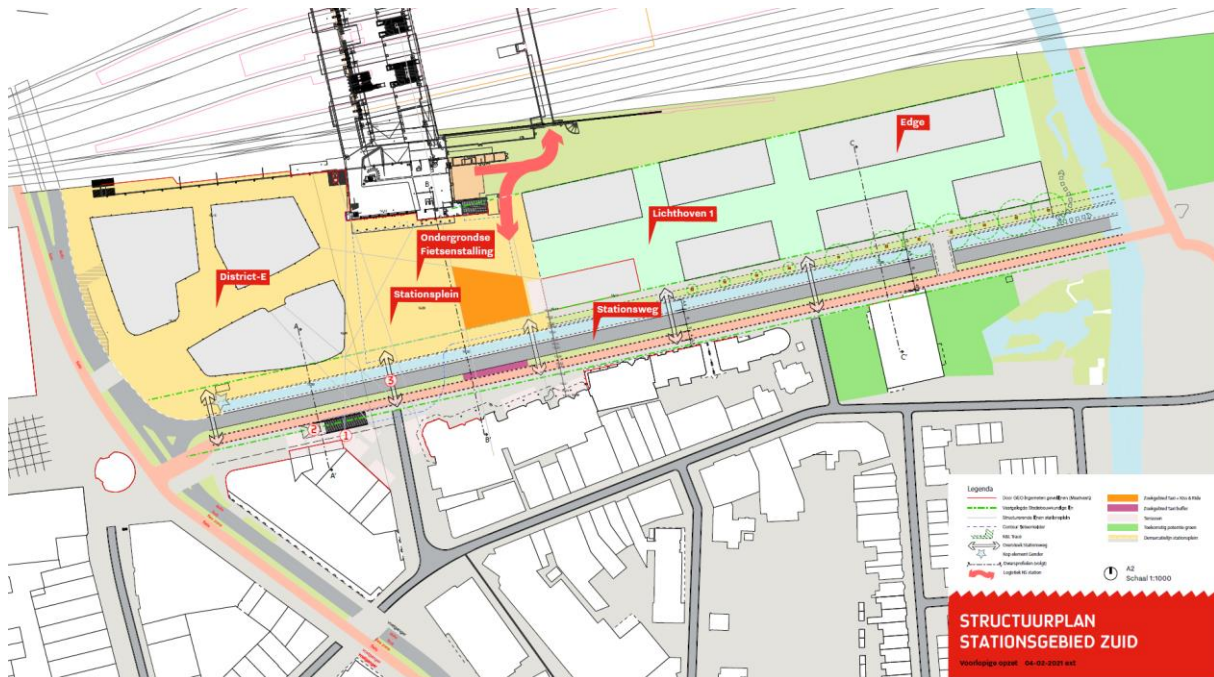
Fuutlaan

Met de vaststelling van Eindhoven op weg (2013) is tevens besloten dat de Fuutlaan een nieuwe ontsluitende radiaal wordt aan de oostzijde van het centrum. In het Ontwikkelperspectief Centrum is deze vaststelling nogmaals bekrachtigd. Daarvoor is wel structurele verbetering van de route voor die functie nodig, goed ingepast in de omgeving. Voor deze Nieuwe Fuutlaan wordt voorjaar 2021 de verkenning opgestart. Het resultaat daarvan moet een voorkeurs oplossingsrichting zijn voor deze nieuwe radiaal, in samenhang met de ontwikkelingsmogelijkheden van de zone tussen het spooreplacement en de huidige bebouwing en de aansluiting op de Ring. Die voorkeursoplossing wordt voorzien van een schetsontwerp en een kostenindicatie, op basis waarvan het college een besluit kan nemen voor verder planvorming en financiering. Stakeholders en belanghebbenden zullen bij deze verkenning worden betrokken. Voor de kortere termijn worden zaken zo ingericht – ook tijdens de bouwphase – dat de Fuutlaan niet structureel verder wordt belast (zie Bouwperiodes en fasering, bouwlogistiek).

6 Inrichting Openbare Ruimte en Fietsenstalling station zuid

Inrichting openbare ruimte

Voor het vergrote centrumgebied (van Westtangent tot Dommel) zijn uitgangspunten opgesteld die richtinggevend zijn voor de inrichting van de diverse wegen. Deze zijn tijdens de [A-avond van december 2019](#) met de raad gedeeld. Daarbij wordt uitgegaan van een aaneensluitend straten-netwerk in het gehele vergrote centrum dat duidelijk herkenbaar is in de inrichting. Daarbij is bepaald dat voor de hoofdroutes in het centrum de fiets zijn eigen exclusieve ruimte krijgt in de vorm van een tweerichtingen fietspad (in rood) van voldoende breedte. Daarnaast ligt een 2-strooks rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer. Zo is dat nu al uitgevoerd op de Vestdijk en Kanaalstraat. En zal dat straks ook plaatsvinden op de Mathildelaan en later ook aan de westzijde van de Binnenring (Emmasingel, Keizersgracht, Wal). Voor de Stationsweg geldt daarom hetzelfde uitgangspunt: een tweerichtingen-fietspad aan één zijde van de weg. Dit fietspad is voorzien aan de zuidzijde van de Stationsweg. Bij een zuidelijk ligging van het fietspad worden een aantal conflicten in het verkeer vermeden voor de fietsers. Zo kruist de fietsroute geen toegangen tot de parkeergarages naar Lichthoven. En hoeft ook de toegang tot de taxistandplaats, K+R en de logistieke route naar het station niet te worden gekruist. Bij de aansluiting met de Vestdijk wordt op die wijze bovendien de fietsoversteek losgekoppeld van de hoofdroute voor voetgangers tussen station en 18 Septemberplein via de 'Lichttorenas'. Met een ligging aan de zuidzijde kan een rustig ontwerp van de Stationsweg worden gerealiseerd, waarbij de waterkwaliteit (Gender) goed kan worden verbonden aan voetgangers en verblijfskwaliteit.



concept - Structuurplan ontwerp openbare ruimte stationsgebied zuid

Fietsenstalling station zuid

De realisatie van een nieuwe en uitgebreide fietsenstalling voor Eindhoven CS onder het stationsplein is onderdeel van de eerste tranche BO MIRT afspraken (2017-2019). Het ontwerp daarvoor is in voorbereiding. De opgave is om aan de zuidzijde 5.400 stallingsplaatsen te realiseren met een hoog comfort voor de gebruikers en daarmee het fietsparkeren op maaiveld te vervangen en in de toekomst ook te voorkomen. De capaciteitsraming is in samenspraak met ProRail en NS gebaseerd op prognoses voor 2030-2040.

Uitgangspunt is dat het fietspad en de entree voor de fietsenstalling gekoppeld zijn en dat fietsers daarvoor niet de Stationsweg hoeven over te steken. Voor de benodigde capaciteit van de fietsenstalling is de gehele ruimte onder het stationsplein noodzakelijk. Een entree van de fietsenstalling én fietspad aan de noordzijde van de Stationsweg is stedenbouwkundig niet inpasbaar in de openbare ruimte gegeven ook de inpassing van Gender die naar het maaiveld wordt gebracht en de looproutes. Bovendien is dit bijzonder ongunstig voor de indeling en ruimte van de fietsenstalling onder het plein (onlogische omrij/looproutes voor gebruikers). De ten doel gesteld parkeercapaciteit kan daar niet mee worden behaald. De entree van de stalling is daarom aan de zuidzijde geprojecteerd en gekoppeld aan het fietspad ook aan de zuidzijde. Aan de zuidzijde zijn een veelheid van functies aanwezig, waaronder de AH-supermarkt, die bij een zuidelijke ligging direct en aantrekkelijk gekoppeld zijn aan de fietsroutes. Voor de bereikbaarheid van de nieuwe projecten aan de noordzijde zijn enkele bruggen geprojecteerd die heldere oversteekmomenten mogelijk maken.

Ontwerp Stationsplein

Het Stationsplein wordt bij uitstek een voetgangersplein dat aan de zuidzijde begrenst wordt door de Stationsweg. De Gender wordt ingepast op het plein, over de fietsentalling. Gebruik van het plein door ander verkeer wordt geminimaliseerd, ook fietsverkeer. Het fietspad aan de pleinzijde brengt het risico met zich mee dat er ook veel op het plein gefietst zal worden en de neiging ook veel groter is op het plein de fiets op maaiveld te parkeren, wat niet gewenst is. De ruimte voor taxi en K+R wordt beperkt, goede alternatieven zijn er aan de noordzijde. Dit wordt tevens meegenomen in het PVE voor de inpassingsstudie van multimodale knoop (zie OCP2040 en MIRT onderzoek).

Op basis van bovenstaande afweging en de inpassing van groene en waterambities is een structuurplan opgesteld die richtinggevend is voor de verdere uitwerking van de openbare ruimte in het gebied (grotere weergave in de bijlage).

7 Bouwperiodes en fasering

Bouwfaserings en ontwikkeling parkeercapaciteit

De verschillende ontwikkelingen zullen deels volgtijdelijk worden gerealiseerd in de periode tot medio 2026. In de volgende tabel is de bouwfaserings opgenomen volgens actuele inzichten.

	2021			2022				2023				2024				2025				2026			
Lichthoven I																							
gebouw A								80				-80											
gebouw C + D				-44									183										
Lichthoven II - EDGE			-204								252												
District E				-68																120			
Fietsenstalling zuid																							
Stationsweg / Stationsplein			-5																	-10			
saldo parkeercapaciteit	331	326	122	122	54	10	10	10	10	90	90	342	342	262	445	445	445	445	445	555	555	555	555

Gemiddeld genomen zullen voor het bouwrijp maken van de locaties de parkeerplaatsen ca. twee maanden voor start bouw buiten gebruik worden genomen. Uitgaande van de bestaande aanwezige parkeerplaatsen en de nieuw te realiseren parkeerplaatsen ontstaat dan het bovenstaande saldo aan parkeerplaatsen tijdens de bouwperiodes. Daaraan is te zien dat volgens de huidige planning pas na medio 2024 het aantal parkeerplaatsen toeneemt ten opzicht van de huidige situatie en ook pas dan de groei in het gebruik van het totale parkeerareaal relevant wordt.

Een relevante afname van de openbare parkeergelegenheid in het gebied vindt echter al plaats in de tweede helft van 2021 als de bouwrijpfase voor Lichthoven II start. Afspraak is echter wel dat de gemeente pas opdracht verstrekt voor bouwrijp maken bij een succesvolle uitkomst van de planologische procedure. De tijdelijke parkeerplaatsen voor gebouw A (80 pp) kunnen worden aangelegd door het bestaande parkeerterrein van TSH binnen de plangrenzen op te plussen. Deze uitbreiding wordt echter pas gerealiseerd ingeval dat om gerechtvaardigde redenen de start van gebouw C en D later plaats vindt dan gepland.

Ten behoeve van de bouwlogistiek zal de Stationsweg tijdelijk worden aangepast, waarbij enkele parkeerplaatsen aan de bouwzijde komen te vervallen. De herinrichting van Stationsweg en Stationsplein start na afronding van alle bouwplannen, nu voorzien medio 2026. De gemeentelijke parkeervergunningen op de huidige parkeerlocaties in het gebied, nog zo'n 20 in getal, worden niet voorgezet. Vergunninghouders kunnen bij het verdwijnen daarvan terecht in o.a. de parkeergarages in de nabije omgeving. De gemeente bemiddelt mee gericht op een gunstige abonnementsprijs.

Bouwlogistiek

Voor de bouwlogistiek wordt uitgegaan van een routing voor aan- én afvoer via de Vestdijktunnel. Daarvoor zal al tijdens de bouwperiode het brede profiel van de Stationsweg worden aangepast, waarbij er ruimte komt voor het bouwverkeer aan de zijde van de bouwplaatsen. Er blijft één rijstrook per richting voor het reguliere verkeer behouden. In het oostelijk deel van de Stationsweg, bij het Dommelbrugdek, wordt een keerlus voor het bouwverkeer gerealiseerd, waarna dit langs de bouwpercelen over een bouwweg terug kan rijden richting Vestdijktunnel. De fietsroute wordt in deze tijdelijke situatie ook al in twee richtingen naar de zuidzijde gebracht, zodat conflicten tussen fietsers en bouwverkeer worden vermeden. De uitvoering van deze tijdelijke maatregelen is gefaseerd, te starten met de keerlus en het fietspad vooraf aan start bouw Lichthoven fase II (EDGE). Bij start bouw District E wordt ook de inrichting van het stationsplein en omgeving aangepast. Op dit moment wordt een inventarisatie gemaakt van het aantal bouwlogistieke bewegingen. Daarbij wordt ook de bouwhub betrokken, die dit voorjaar wordt opgeleverd. De bouwlogistiek is er op gericht om het vervoer zo 'just

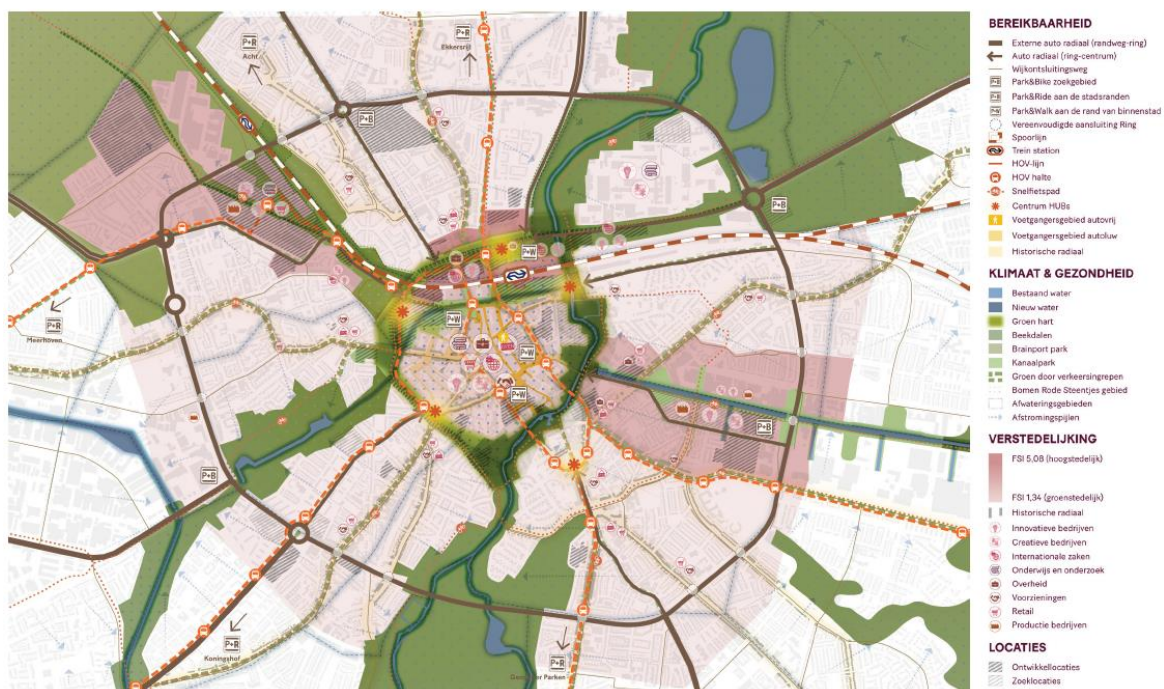
in time' mogelijk te organiseren en het aantal bewegingen naar het gebied zo efficiënt mogelijk uit te voeren en de hinder te minimaliseren. Naar de huidige inzichten gaat het om 15 tot 75 vrachtauto's per dag, met een gemiddelde van ca 20 tot 25. Met de aannemer van de tijdelijke maatregelen wordt het ontwerp voor de tijdelijke aanpassingen uitgewerkt in overleg met de regiegroep en andere stakeholders. In juni 2021 wordt hiervan het resultaat verwacht. Er wordt gedegen omgevingsmanagement gevoerd om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van het gebied zo goed mogelijk te houden tijdens deze bouwfase.

8 Ontwikkelperspectief Centrum 2040

Ambities en 'laadvermogen'

September 2020 is door de raad het [Ontwikkelperspectief Centrum](#) 2040 (OPC2040) behandeld. Dit OPC2040 geeft in welke mate ('laadvermogen') en onder welke randvoorwaarden stedelijke verdichting binnen de Ring kan plaatsvinden en toch de gestelde ambities² kunnen worden bereikt. Conclusie is dat we daar 21.000 extra woningen kunnen bouwen. Dit wel met de randvoorwaarden dat we structuur ingrepen doen voor klimaat/gezondheid, water en mobiliteit. De strategie daarvoor is omschreven in het ontwikkelperspectief. Het integraal structuurbeeld ziet u hieronder.

Ontwikkelperspectief Centrum Eindhoven 2040



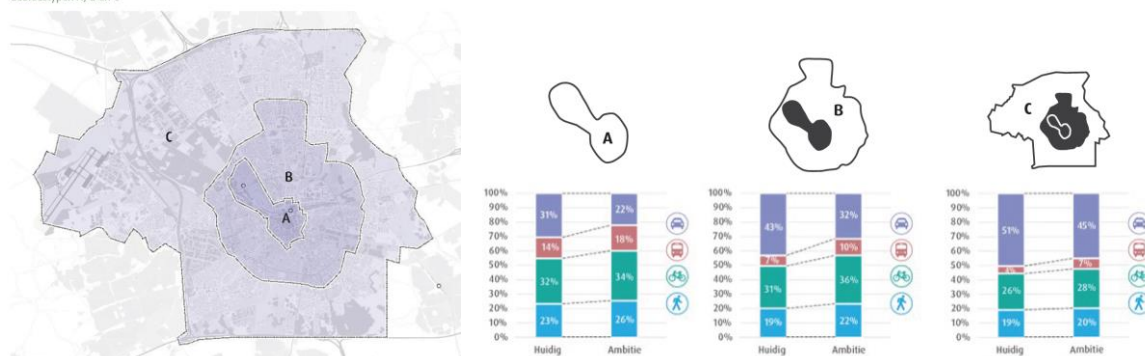
Mobiliteitstransitie als randvoorwaarde

Om de stedelijke verdichting binnen de Ring op te kunnen vangen en gelijktijdig een goed leef- en verblijfsklimaat te realiseren, voldoende en goede openbare ruimte te waarborgen, meer groen te realiseren en te ontharden is een mobiliteitstransitie randvoorwaardelijk. De ruimte voor meer autoverkeer ontbreekt. Concreet betekent dit minder auto's in het gebied, zowel geparkeerd als rijdend. Enerzijds door doorgaand autoverkeer door het centrum via alternatieve routes af te wikkelen

² Inclusief en divers, aantrekkelijk vestigingsklimaat, duurzaam en multimodaal bereikbaar, geen doorgaand verkeer in het centrum, voldoende en goede openbare ruimte, voldoende en goede voorzieningen, 8 m² extra groen per nieuwe woning en 10% minder verharding, geen schade bij piekbuien, afname van de milieugezondheidsbelasting.

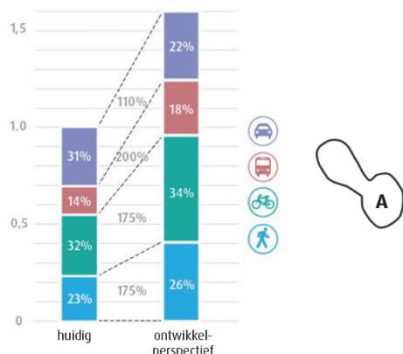
(mn Ring en/of Randweg), anderzijds door het autogebruik te minderen en lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit te stimuleren en aantrekkelijker te maken. Geconcludeerd is dat de bouwopgave aantrekkelijk en gezond haalbaar is als Eindhoven groeit naar een vervoerwijzekeuze in de toekomst die ongeveer gelijk is aan het gemiddelde van de vervoerwijzekeuze van de G4 nu. Simpel gesteld betekent dit voor het centrum/stationsgebied e.o. dat van elke 3 autoritten er in de toekomst 1 verandert in een duurzame verplaatsing (lopen, ov, fiets, deelmobiliteit). Voor het overige gebied binnen de Ring is dat 1 op de 4 autoritten en voor de rest van de stad 1 op 10.

Gebiedstypen A, B en C



Mobiliteitstransitie als randvoorwaarde: A-gebied 30% minder autoritten, B-gebied 25% minder, C-gebied 10% minder

Het is goed om te realiseren dat de auto op dit moment uiteraard een belangrijke rol speelt in de bereikbaarheid van stations- en centrumgebied maar niet de belangrijkste. Ook in de toekomst zal de auto een duidelijke rol blijven spelen, maar neemt die van andere vervoerwijzen in belang verder toe.



Specifiek voor het centrum en stationsgebied – waar op dit moment nog relatief minder woningen zijn en veel gebouwd zal worden - betekent dit dat het aantal verplaatsingen van/naar/in het gebied wel structureel toeneemt, maar die groei vooral opgevangen moet worden door lopen, fietsen en openbaar vervoer. Het totaal autoritten naar het gebied neemt daarmee nog wel licht toe ten opzichte van nu, maar doordat doorgaand autoverkeer andere routes neemt en er vooral meer wordt gefietst kan dit goed worden opgevangen op de bestaande routes.

Van mobiliteitsconcept naar maatregelen

Langjarige ontwikkeling

Duidelijk is dat de mobiliteitstransitie een traject van de lange adem is (2040). In de voorgaande ramingen is voor stationsgebied en centrum, in totaal min 30%, uitgegaan van telkens min 10% over de onderscheiden perioden 2020-2025, respectievelijk 2025-2030 en 2030-2040. Het vraagt ook de nodige inspanningen in enerzijds in het autoluwer inrichten van centrum en stationsgebied en het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de Ring en Randweg en anderzijds in het verhogen van het aanbod en de kwaliteit voor lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit.

Kansen

Het uitgangspunt is echter positief. Er kan voortgebouwd worden op de trend die de afgelopen 10 jaar al duidelijk is ingezet en verder kan en moet worden versterkt. Op de centrum spoorpassages is het autoverkeer immers binnen 10 jaar tijd al met 20% afgenomen.

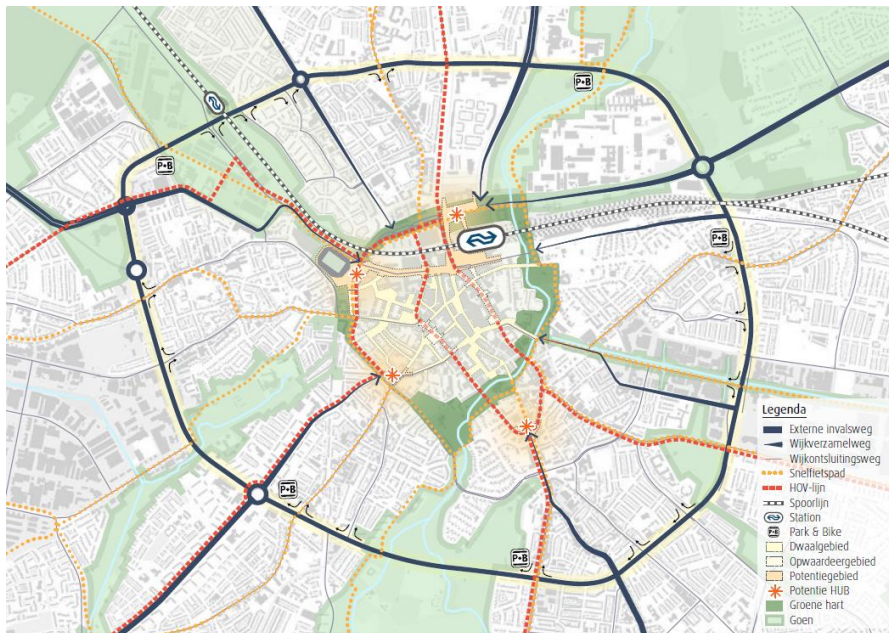
Voorts biedt de huidige coronacrisis kansen. De waar te nemen effecten zijn afhankelijk van de aard en omvang van de (lockdown) maatregelen. Maar bezien over de periode sinds maart 2020 tot nu is er een wisselende afname van de omvang van het autoverkeer te zien, een structurele afname van het gebruik van het openbaar vervoer en een toename van lopen en fietsen. Met name voor kantoorfuncties wordt massaal thuisgewerkt. Voor het autoverkeer zijn effecten gemeten van – 60% (tijdens de eerste lockdown) tot -10% (na de versoepeling einde zomer 2020). Deze veranderingen hebben een structurele impact op de verkeersafwikkeling. Zo is waargenomen dat een beperkte afname van de autoverkeersdruk tot een veelvoud aan afname van verliesuren (file) heeft geleid: een afname van de verkeersdruk met 10% leidde tot een afname van de verliesuren met 80%. Niet alleen op hoofdwegen, ook in de stedelijke gebieden is dit waarneembaar. In het Eindhovense wordt met als referentie de JFK-laan nog steeds (mrt 2021) een verkeersdruk waargenomen die nagenoeg 25% lager is dan voor de coronacrisis. Verwachting is dat een deel van dit covid-effect zal blijven. In veel onderzoeken geven 30% tot 50% van de ondervraagden aan straks vaker thuis te zullen werken. Digitale bereikbaarheid wordt een serieus alternatief. Naast deels thuiswerken zal men ook flexibeler in de tijd reizen en daarmee de spits mijden. Voor het openbaar vervoer is vooral de verwachting dat zeker het kernnet (in het Eindhovense geval het spoor en het HOV-netwerk) straks zijn functie zal terugnemen. Voor het onderliggende netwerk zullen meer passende alternatieven invulling moeten gaan geven (MaaS³). In het geheel genomen is deze ontwikkeling een stimulans én kans voor de gewenste mobiliteitstransitie om hier dan ook gericht op in te zetten.

Mobiliteitsconcept

De mobiliteits- en bereikbaarheidsambities kunnen niet opgelost worden binnen het ontwikkelgebied alleen. Daarvoor is gebied overstijgend verandering nodig. In het Ontwikkelperspectief Centrum 2040 is daarvoor een mobiliteitsconcept geschetst. Dit geldt als handelingsperspectief en het kent de volgende hoofdpunten:

- Concentratie van (doorgaand) autoverkeer op Randweg, Ring en Radialen
- Acht radialen voor de ontsluiting van het gebied binnen de Ring (Dorgelolaan, JF Kennedylaan, Boschdijk, Cederlaan-Kastanjelaan, Karel de Grotelaan, Leenderweg, Kanaalroute (Dirk Boutsiaan-Breitnerstraat), Nieuwe Fuutlaan
- Overstappunten aan de rand van de stad (P+R: auto-ov), nabij de Ring (P+Bike: auto-fiets) en aan de rand van het centrumgebied (microhubs: deelmobiliteit)
- Doorontwikkeling van 30 km inrichting van centrumwegen
- Realisering van een aantrekkelijk loop-/wandelnetwerk
- Uitbouw van het hoogwaardig fietsnetwerk
- Doorontwikkeling van het HOV-netwerk
- Eindhoven CS als multimodale knoop

³ Mobility as a Service: plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, bus, of taxi



Mobiliteitsconcept Ontwikkelperspectief Centrum 2040 (BenW, 2020)

In het OPC2040 is op hoofdlijnen een gefaseerd maatregelenpakket opgenomen, afgestemd op de ontwikkeling van de bouwopgave voor de perioden 2020-2025, 2025-2030 en 2030-2040.

Maatregelen

Gebaseerd op de strategie uit het OPC2040, gerelateerd aan overige (regionale) programma's en volgens de thema's van de [menukaart Autoluw Centrum](#) is het volgende overzicht gemaakt met de meest relevante maatregelen voor de komende jaren, met een doorkijk naar de langere termijn. De maatregelen zijn en worden ingebed in een integrale aanpak gericht op gezondheid, klimaat en vergroening. In het bijzonder geldt dit voor de infrastructurele acties gericht op de openbare ruimte.

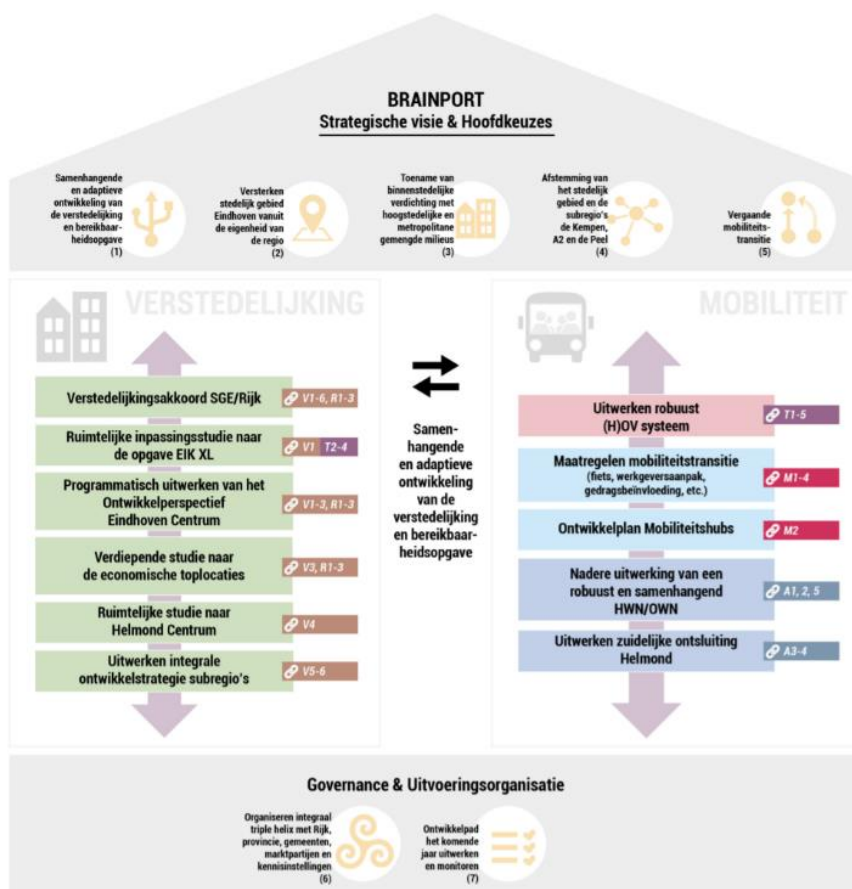
maatregel	status
2020-2025	
Gedrag	
Gedragscampagne Centrum	- In voorbereiding (Q3 2021)
Werkgeversbenadering Centrum (binnen SmartwayZ uitvoeringsprogramma Brainport Bereikbaar)	- In voorbereiding (Q2 2021) - Uitvoering (2021 – 2023)
Mijn040Routes (uitv. Progr. Brainport Bereikbaar)	- 2021 - 2023
Actieve en duurzame mobiliteit	
P+R Genneperparken	- gerealiseerd - opening Q2 2021
Deelmobiliteit stimuleren / afspraken aanbieders	- In uitvoering - Evaluatie 2022
Stappenplan emissievrije zone centrum	- Vastgesteld 2020 - Pilots duurzame logistiek 2021 – 2023
Strategie stedelijke hubs / overstappunten	- studie 2021
Regionale Mobiliteitshubs	- zoekgebieden gereed (6) - planuitwerkingen (3) 2021
Bouwhub De Hurk	- Oplevering Q2 2021
Doorfietsroute Eindhoven CS – De Run	- In voorbereiding - Uitvoering 2022
Regionale Doorfietsroutes (Den Bosch, Helmond, Tilburg)	- Allen In voorbereiding - Uitvoering EHV-Helmond 2021-2022 - Uitvoering EHV-Den Bosch 2023-2024 - Uitvoering EHV-Tilburg (Oirschotsedijk) 2023

HOV3 WoensXL – Eindhoven Airport	- In voorbereiding - uitvoering 2022-2023
HOV Geldrop (buiten de Ring)	- Studie 2021 - Uitvoering 2022
Fietsparkeren Eindhoven CS zuidzijde	- In voorbereiding 2021-2023 - uitvoering 2023-2025
Fietsparkeren Eindhoven CS noordzijde	- Uitvoering 2021-2023
MIRT ⁴ : Inpassingstudie Multimodale Knoop Eindhoven Centraal (o.a. busstation Neckerspoel, stadsboulevard Fellenoord)	- Studie 2021
MIRT ³ : Maatregelen mobiliteitstransitie (HOV, hubs, fiets)	- Studie 2021
Infrastructuur	
Verbetering doorstroming Ring - vri-vervanging: i-vri's - toepassing groene golven en ITS-applicaties - vereenvoudiging kruisingen en aansluitingen Ring	- In uitvoering 2020-2022 - In uitvoering 2020-2022 - Studie (Q2 2021) - Uitvoering 2022 - 2023
Ring Noordoost; korte termijn maatregelenpakket M (afsprakenkader Regionale Bundelroutes)	- In voorbereiding - Uitvoering 2021 - 2022
Korte Termijn maatregelen Randweg A2	- Studie 2020 - 2021 - uitvoering 2022 - 2025
Verkenning Nieuwe Fuutlaan	- Start Q2 2021
30 km + vergroening binnenring west Emmasingel	- Voorbereiding 2021 - Uitvoering 2022
30 km + vergroening Mathildelaan	- Voorbereiding 2021 - Uitvoering 2022
maatregel	status
2020-2025	
Beleid, organisatie, Regelgeving	
30 km Grote Berg	- Uitvoering 2021
30 km Geldropseweg (Vestdijk – Jorislaan)	- Uitvoering 2021-2022
30 km Gabriel Metsulaan	- In voorbereiding 2021 - Uitvoering 2022
30 km Strijpsestraat	- Uitvoering 2021
30 km Stationsweg + herinrichting stationsplein	- In voorbereiding - Start uitvoering 2025
Grootschalige doorstroommaatregelen Ring	- Studie, voorbereiding
Verkeerscirculatie binnen de Ring (gebiedsgerichte aanpak)	- Studie 2021
MIRT ³ : Netwerkstrategie HWN/OWN (lange termijn Randweg – Ring noordoost)	- Studie 2021
Toepassen strengere parkeernormering	- In uitvoering
Autoparkeerstrategie	- Q2 2021 concept
Fietsparkeerstrategie	- Q2 2021 Raad
Agenda Lopen (domein overstijgend)	- Start Q2 2021
2025-2030	
Nieuwe Fuutlaan	
Grootschalige infra maatregelen doorstroming Ring	
Vergroening en autoluwe Fellenoord	
Herontwikkeling Neckerspoel	
Vergroening en autoluwe westangant	
Realisatie P+R, P+B, hubs	
Internationale verbinding Eindhoven Düsseldorf	
Doorontwikkeling HOV (Brainportlijn)	
Nul-emissie binnen de Ring voor alle voertuigen	
2030 - 2040	
Lange termijnmaatregelen Randweg – Ring noordoost	
Internationale railverbindingen	

⁴ zie paragraaf MIRT onderzoek Brainportregio

9 MIRT onderzoek Brainportregio

In 2020 is het integraal [MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio](#) afgerond. Hierin is samen met rijk, provincie en partners onderzocht hoe de regionale opgave van ca 62.000 woningen en ca 72.000 arbeidsplaatsen richting 2040 het best kan worden ingevuld. Het Rijk en de regio onderschrijven de keuze voor binnenstedelijke verdichting als een toekomst vaste oplossing, die ook versterkend werkt voor de hele agglomeratie. Daarmee is het OPC 2040 als uitgangspunt gehanteerd voor de MIRT opgave. Als resultaat is een ontwikkelrichting uitgezet voor een bij de opgave passend, veilig, slim, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. De afgesproken [vervolgstappen](#) voor Eindhoven zijn enerzijds gericht op de invulling van de bouwopgave, anderzijds op de uitwerking van het mobiliteitssysteem. De MIRT mobiliteitsafspraken staan in de in het vorige hoofdstuk getoonde maatregeltabel. Deze afspraken hebben betrekking op de doorontwikkeling van Knoop XL, de mobiliteitstransitie vanuit regionaal perspectief en de ontwikkeling van een robuuste wegen- en HOV- structuur.



Afsprakenkader MIRT onderzoek Brainportregio

Bijlagen

A Parkeren en verkeersgeneratie ruimtelijke plannen

De beschikbare planinformatie van de diverse projecten levert het volgende overzicht op voor het parkeren en de te verwachten verkeerseffecten.

District E

In District E wordt een woonprogramma gerealiseerd met commerciële functies en voorzieningen in de plint.

Parkeren

In het project zijn maximaal 120 pp opgenomen voor bewoners.

Bewoners van het project hebben geen recht op een gemeentelijke parkeervergunning elders.

De te realiseren parkeerplaatsen in het project worden niet openbaar toegankelijk.

Voor de commerciële functies en het bezoek is de maatgevende parkeervraag 109 pp. Hiervoor worden geen autoparkeerplaatsen binnen het project ontwikkeld. Deze parkeerders dienen te parkeren in de nabijgelegen openbare parkeergarages als KBC, Mathildelaan, Bijenkorf of Heuvel. Hier is voldoende restcapaciteit aanwezig. Met Qpark/P1 is de intentie gesloten om bestaande parkeercapaciteit zo goed mogelijk te benutten.

In het project worden 2180 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd, conform gemeentelijke normering, voor bewoners, bezoekers en werknemers van District E.

Verkeersproductie

Het aantal autoritten voor District E is realistische geraamd op basis kencijfers van CROW en gerelateerd aan het aantal parkeerplaatsen (120 bewoners, 109 bezoek). De totale verkeersverwachting omvat 960 autoritten per dag, waarvan 395 voor de bezoekers en 509 voor de bewoners en 56 expeditie bewegingen. De toegang voor het project is gesitueerd aan de Vestdijk en bereikbaar uit zuidelijke richting, en vertrekkend in noordelijke richting.

Lichthoven I, Gebouw A

Op kavel A wordt een kantoorgebouw ontwikkeld, met in de plint de lobby, horeca, techniek en expeditie.

Parkeren

Gebouw A ligt bij de entree van het station, qua bereikbaarheid wordt sterk ingezet op de relatie met het station. Conform de anterieure overeenkomst zijn 80 pp opgenomen in het plan. Voor de autobereikbaarheid voor kantoorgebruikers en horeca worden die 80 pp ondergebracht in de parkeergarage van te realiseren kavels C en D. Tijdelijk daarvoor worden 80 gereserveerde pp gerealiseerd op de kavels B en C. Tijdens de bouw van B en C zal gebruik worden gemaakt van parkeervoorzieningen elders in de omgeving.

Bewoners van het project hebben geen recht op een gemeentelijke parkeervergunning elders.

De te realiseren parkeerplaatsen voor het project worden niet openbaar toegankelijk.

Voor Gebouw A worden in totaal 303 fpp gerealiseerd onder en aan het gebouw. Conform gemeentelijke normen is er een behoefte van 333 fpp.

Verkeersproductie

Voor Gebouw A is een 'worstcase-scenario' de verkeersproductie op basis van CROW kentallen, als kantoorgebouw met een beperkte bezoekfunctie, op basis van het aantal parkeerplaatsen geraamd op 320 mvt/etm. De entree van de parkeergelegenheid ligt aan de Stationsweg.

Lichthoven I, Gebouw B + C

Op de kavels C en D worden woongebouwen ontwikkeld met in de plint horeca en kantoren (zonder baliefunctie).

Parkeren

Voor gebouw B (The Student Hotel) komen op basis van de omgevingsvergunning bij bebouwing van kavel C en D de huidige 44 pp op maaiveld te vervallen en worden 25 pp gerealiseerd binnen de voor beide gebouwen C en D te realiseren parkeergarage onder de gebouwen.

Voor het programma in de gebouwen C en D worden conform de gemeentelijke normen 78 pp gerealiseerd in deze parkeergarage.

In totaal worden daarmee maximaal 183 parkeerplaatsen gerealiseerd in Lichthoven I.

Bewoners van het project hebben geen recht op een gemeentelijke parkeervergunning elders.

De te realiseren parkeerplaatsen voor het project worden niet openbaar toegankelijk.

Voor het fietsparkeren is in TSH reeds een gebouwde fietsenstalling aanwezig. Voor gebouwen B en C wordt conform gemeentelijke normering een half verdiepte fietsenstalling ingericht voor bewoners en bezoekers met 752 plaatsen.

Verkeersproductie

Voor gebouw B (TSH) wordt de verkeersproductie op basis van het aantal te realiseren parkeerplaatsen geraamd op max 100 mvt/etm. Voor expeditieverkeer is geen opgave gedaan. Er kan rekening gehouden worden met ca 3 mvt/etm voor expeditie met vrachtverkeer.

Voor gebouwen C en D wordt de verkeersproductie op basis van het aantal te realiseren parkeerplaatsen geraamd op ca 735 mvt/etm en ca 10 mvt/etm zwaar verkeer voor expeditie.

De entree van de parkeergelegenheid ligt aan de Stationsweg.

Lichthoven II

Lichthoven II is het meest oostelijk deel van stationsgebied zuid en sluit richting Dommeldal de bouwreeks af. Hier wordt op (E,F,G,H) wordt het project Edge gerealiseerd. Het programma bestaat uit kantoren en woningen, met in de plint commerciële functies o.a. horeca.

Parkeren

Naar aanleiding van eerdere overeenkomsten, wordt voor dit project in overleg tussen gemeente en ontwikkelaar hier uitgegaan van een maximum mogelijk aantal te realiseren parkeerplaatsen van 252 pp, waarvan ca 200 voor kantoren en ca 52 voor woningen. Deze worden gerealiseerd in een parkeergarage onder de gebouwen.

Bewoners van het project hebben geen recht op een gemeentelijke parkeervergunning elders.

De te realiseren parkeerplaatsen voor het project worden niet openbaar toegankelijk.

Voor het fietsparkeren wordt binnen het project een fietsenstalling gerealiseerd voor kantoren (610), woningen (438) en bezoek (36). Met in totaal 1085 fpp wordt voldaan aan de gemeentelijke normering.

Verkeersproductie

Voor de verkeersproductie van Lichthoven II wordt op basis van het aantal parkeerplaatsen en CROW kencijfers een omvang geraamd van ca 815 mvt/etm. Er is geen opgave gedaan voor expeditie. Er kan rekening worden gehouden met ca 10 mvt/etm voor expeditie met vrachtverkeer.

De entree van de parkeergarage ligt aan de Stationsweg.

B Ontwikkeling verkeersintensiteiten



Stationsweg, Eindhoven

Tussen Fuutlaan en Tramstraat

Telpunt D30

Etmaalintensiteiten motorvoertuigen			
Meetperiode	Werkdag	Weekdag	
21-01-2020 05-02-2020	6632	6498	
13-05-2019 28-05-2019	7591	7289	
05-09-2017 13-09-2017	8565	8332	
06-04-2017 25-04-2017	9200	9092	
24-01-2017 08-02-2017	7808	7581	
01-06-2016 17-06-2016	7030	6866	
10-03-2015 25-03-2015	8947	8717	
27-03-2014 11-04-2014	8102	7869	
29-05-2013 11-06-2013	9375	8880	
14-06-2012 27-06-2012	9988	9351	
25-05-2011 07-06-2011	9977	9536	
03-06-2010 16-06-2010	9366	8843	
26-05-2009 10-06-2009	10325	9884	
27-05-2008 11-06-2008	10756	10721	
08-06-2007 22-06-2007	7303	7211	
05-09-2006 20-09-2006	11217	10601	
10-05-2005 23-05-2005	12622	11720	

Laatste meting	21-01-2020 t/m 05-02-2020	
	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	6632	6498
Dag (7-19u)	5132	4835
Avond (19-23u)	1070	1117
Nacht (23-7u)	431	545
Ochtendspits (7-9u)	816	631
Avondspits (16-18u)	1172	1101

In opdracht van

Gemeente Eindhoven

Er is een duidelijk dalende trend in de verkeersbelasting van de Stationsweg. In 2019 40% afname sinds 2005. Ruim 25% afname laatste 10 jaar.

**Vestdijktunnel, Eindhoven**

Tussen 18 Septemberplein en Fellenoord

Telpunt D64

Etmaalintensiteiten motorvoertuigen				
Meetperiode	Werkdag	Weekdag		
 08-09-2020 23-09-2020	13840	13842		
03-09-2019 18-09-2019	14625	14306		
04-09-2018 19-09-2018	10585	10295		
12-09-2017 27-09-2017	17088	17020		
21-09-2016 06-10-2016	20150	20114		
22-09-2015 07-10-2015	21614	21319		
16-09-2014 01-10-2014	21285	21223		
27-08-2013 09-09-2013	20440	19911		
12-09-2012 25-09-2012	23176	22088		
22-09-2011 05-10-2011	23871	23149		
29-09-2010 12-10-2010	26037	24752		
24-09-2009 11-10-2009	26778	25628		
16-09-2008 03-10-2008	24740	23404		
19-09-2007 04-10-2007	24066	23116		
09-05-2005 23-05-2005	24212	22901		

Laatste meting	08-09-2020 t/m 23-09-2020	
	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	13840	13842
Dag (7-19u)	10053	9594
Avond (19-23u)	2668	2791
Nacht (23-7u)	1119	1457
Ochtendspits (7-9u)	1233	971
Avondspits (16-18u)	2230	2155

In opdracht van Gemeente Eindhoven

Hetzelfde geldt voor de Vestdijktunnel. Ca 30% afname in de laatste 10 jaar voor de herinrichting van de Vestdijk. Daarna een sterkere daling.

**Fuutlaan, Eindhoven**

Tussen Goorstraat en Meerkollaan

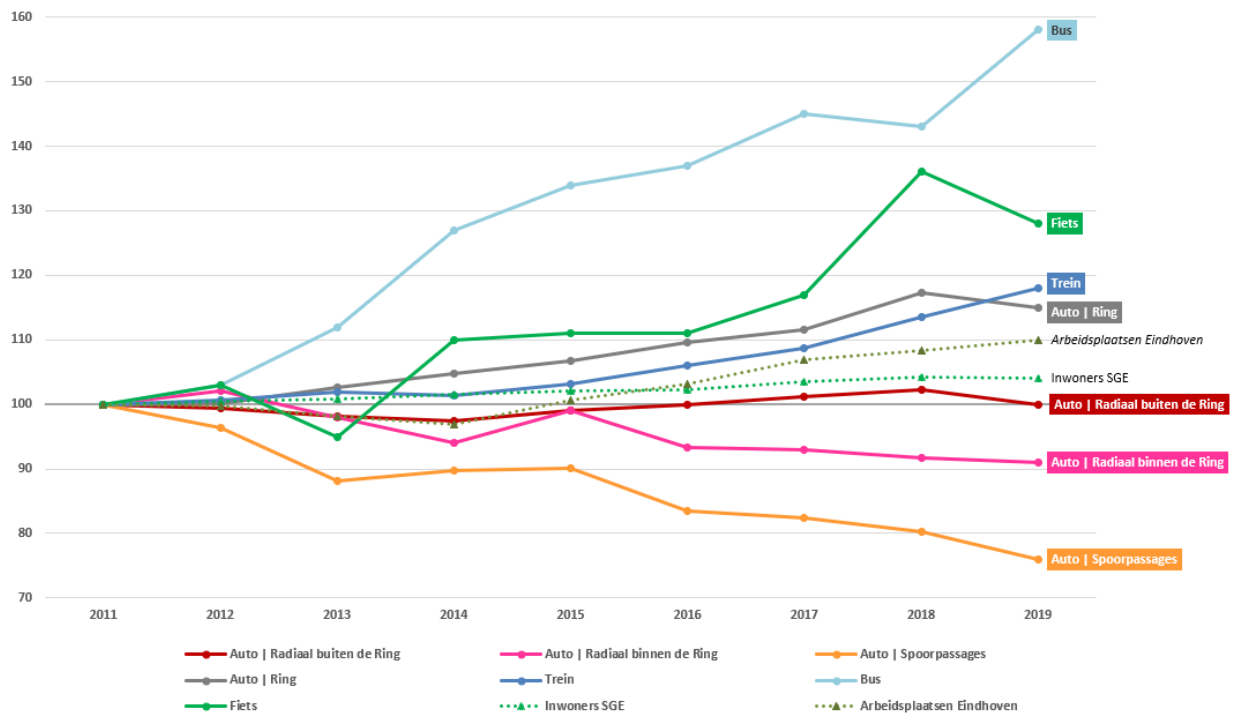
Etmaalintensiteiten motorvoertuigen				
Meetperiode	Werkdag	Weekdag		
05-09-2017 13-09-2017	2773	2693		
06-04-2017 14-04-2017	2804	2743		

Laatste meting	05-09-2017 t/m 13-09-2017	
	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	2773	2693
Dag (7-19u)	2137	2010
Avond (19-23u)	434	441
Nacht (23-7u)	202	242
Ochtendspits (7-9u)	410	322
Avondspits (16-18u)	474	450

De huidige Fuutlaan kent een relatief lage verkeersbelasting.

C Trendontwikkeling Verkeer

In de volgende tabel is de trendontwikkeling opgenomen van de verkeerskillende hoofdvervoerswijzen in Eindhoven. Gebaseerd op tellingen en vervoersinformatie van NS en Hermes/Connexxion, gerelateerd aan de ontwikkeling van inwoners en arbeidsplaatsen.



Opmerkingen:

Bus: 2018 busstakingen

Auto: 2018-2019 werkzaamheden Vestdijk (effect spoorwegpassages)

Fiets: 2019 werkzaamheden Vestdijk-Hertogstraat (belangrijkste fietsroute)

D Raming toekomstige verkeersintensiteiten

PLANJAAR	WEG(VAK)	STATIONSWEG - OOST	STATIONSWEG - WEST	VESTDIJKTUNNEL	FUUTLAAN	NIEUWE FUUTLAAN	toelichting:
	totaal						
2019		7600	7600	14650	2800		
netto toename ontwikkelingen							
	2260	565	1695	1695	565		huidig: 75% west georiënteerd, 25% oost
2019 + ontwikkeling		8165	9295	16345	3365		
% toename		7%	22%	12%	20%		
periode 2020-2025							
effect mobiliteitstransitie		-760	-760	-1465	-280		
netto toename ontwikkelingen	2260	565	1695	1695	565		10% reductie bestaande autoritten tussen 2020 en 2025
2025		7405	8535	14880	3085		
periode 2025 - 2030							
effect mobiliteitstransitie	-10%	-760	-760	-1465		-280	
sub		6080	6080	11720		2240	
netto toename ontwikkelingen	2260	1695	565	1695		1695	
effect Nieuwe Fuutlaan en Vestdijktunnel 1-richting				-4688		2344	door Nieuwe Fuutlaan en 1-ri Vestdijktunnel: 25% west georiënteerd, 75% oost
2030		7775	6645	8727		6279	20% via Fuutlaan, 20% Kanaalzone
periode 2030 - 2040							
effect mobiliteitstransitie	-10%	-760	-760	-1465		-280	
sub		5320	5320	10255		2520	
netto toename ontwikkelingen	2260	1695	565	1695		1695	
effect Nieuwe Fuutlaan en Vestdijktunnel 1-richting				-4102		2051	door Nieuwe Fuutlaan en 1-ri Vestdijktunnel: 25% west georiënteerd, 75% oost
2040		7015	5885	7948		6266,0	20% via Fuutlaan, 20% Kanaalzone

E Structuurplan Openbare Ruimte stationsgebied zuid

